

車高調

車名	駆動	年式	シリーズ	推奨車高調整幅 (mm)	推奨車高 (mm)	最大調整幅 (mm)	推奨バネレート (kg/mm)	推奨仕様コード	ソフトバネレート (kg/mm)	ソフト仕様コード	ハードバネレート (kg/mm)	ハード仕様コード	減衰力調整	全長調整	フロントキャンパー調整	リア車高調整	税込定価 (本体定価)	マッチンググレード	備考					
				F	F	F	F	商品	F	商品	F	商品	F	F										
型式	排気量			R	R	R	R	JAN	R	JAN	R	JAN	R	R										
86 ZN6	FR 2000 NA	24/4 ~	Sports ☆i	+5~-40	-15~-20	+15~-40	6.00	SPIT065M	5.00	SPIT065S	7.00	SPIT065H	○	○	○	全長式	213,840 (198,000)	G	リア減衰力24段調整。					
				0~-50	-15~-20	+30~-80	7.00	826687	6.00	826700	8.00	826663	○	○										
				+5~-40	-15~-20	+15~-40	6.00	SPIT065MP	5.00	SPIT065SP	7.00	SPIT065HP	○	○						○	全長式	249,480 (231,000)	G	リア減衰力24段調整。ピロ仕様はよりスポーティなSpecに仕上がっています。
				0~-50	-15~-20	+30~-80	7.00	826694	6.00	826717	8.00	826670	○	○										
			Black ☆i	-15~-60	-25~-30	-10~-80	7.00	BKT065M							○	○	○	全長式	203,040 (188,000)	GT	リア減衰力24段調整。バネレート選択幅F6~10K、R6~10K、出荷時、最低地上高90~100mm確保する状態です(推奨仕様に限る)			
				-25~-65	-30~-35	-15~-105	7.00	827530							○	○								

※:推奨バネレート以外でご使用される場合、車高が上記データより変化します。マッチングは全て推奨レートのみで行っています。ハードを選択された場合、推奨車高にするには全長調整またはロアシートにて車高調整をして下さい。バネレートがハードになる程車高は上がります。
 従って車高調整幅も変化します。個体差はありますが、参考としてバネレート1Kにつき全長またはシート位置を約5~10mm変化させて使用して下さい。但し、車種によっては1Kにつき10~15mm程変化させるものもあります。あくまでも参考値ですので、あらかじめご了承ください。

※:最大調整幅は物理的な最大調整可能範囲寸法からの数値であり、保証出来る走行可能な数値ではありません。走行可能な許容範囲については、推奨車高調整幅を参照してご使用下さい。
 ※:推奨車高調整幅を超える範囲で調整を行った場合、タイヤ・アーム等がボディに干渉する恐れがあります。

- [減衰力調整が※1と表記されている場合] :
車輻の構造上、ショック本体を取り外さなければ減衰力調整はできません。
- [減衰力調整が※2と表記されている場合] :
車輻の構造上、ショック本体を取り外さなければ減衰力調整はできません。オプションフレキシブルアジャスター装着により、ショック本体を取り外さずに減衰力調整が可能です。
(車体側の加工が必要な場合がありますが、車体(ボディ)への穴あけ・加工等は保安基準適合外になりますので、自己責任でお願い致します。)
- [フロントキャンパー調整が※3と表記されている場合] :
キャンパー調整はできません。(車輻の構造上、フロントアッパーマウントは純正を使用します。アッパーマウント付きASSYではありません。)
- [フロントキャンパー調整が※4と表記されている場合] :
フロントナックル部にてキャンパー調整ができます。(一部の車種について、フロントアッパーマウントは純正を使用します。)

車高調

車名	駆動	年式	シリーズ	推奨車高調整幅 (mm)	推奨車高 (mm)	最大調整幅 (mm)	推奨バネレート (kg/mm)	推奨仕様コード	ソフトバネレート (kg/mm)	ソフト仕様コード	ハードバネレート (kg/mm)	ハード仕様コード	減衰力調整	全長調整	フロントキャンパー調整	リア車高調整	税込定価 (本体定価)	マッチンググレード	備考		
				F	F	F	F	商品	F	商品	F	商品	F	F							
型式	排気量			R	R	R	R	JAN	R	JAN	R	JAN	R	R							
BRZ ZC6	FR 2000 NA	24/3 ~	Sports ☆i	0~-40	-20~-25	+10~-40	6.00	SPIF065M	5.00	SPIF065S	7.00	SPIF065H	○	○	○	全長式	213,840 (198,000)	S	リア減衰力24段調整。		
				-5~-50	-20~-25	+25~-80	7.00	826830	6.00	826854	8.00	826809	○	○							
			Sports ☆i (ピロ仕様)	0~-40	-20~-25	+10~-40	6.00	SPIF065MP	5.00	SPIF065SP	7.00	SPIF065HP	○	○	○	全長式	249,480 (231,000)	S	リア減衰力24段調整。ピロ仕様はよりスポーティなSpecに仕上がっています。		
				-5~-50	-20~-25	+25~-80	7.00	826847	6.00	826861	8.00	826823	○	○							
			Black ☆i	-15~-60	-25~-30	-10~-80	7.00	BKT065M							○	○	○	全長式	203,040 (188,000)	S	リア減衰力24段調整。バネレート選択幅F6~10K、R6~10K、出荷時、最低地上高95mm確保する状態です(推奨仕様に限る)
				-30~-65	-35~-40	-20~-105	7.00	827530							○	○					

※:推奨バネレート以外でご使用される場合、車高が上記データより変化します。マッチングは全て推奨レートのみで行っています。ハードを選択された場合、推奨車高にするには全長調整またはロアシートにて車高調整をして下さい。バネレートがハードになる程車高は上がります。
 従って車高調整幅も変化します。個体差はありますが、参考としてバネレート1Kにつき全長またはシート位置を約5~10mm変化させて使用して下さい。但し、車種によっては1Kにつき10~15mm程変化させるものもあります。あくまでも参考値ですので、あらかじめご了承ください。

※:最大調整幅は物理的な最大調整可能範囲寸法からの数値であり、保証出来る走行可能な数値ではありません。走行可能な許容範囲については、推奨車高調整幅を参照してご使用下さい。
 ※:推奨車高調整幅を超える範囲で調整を行った場合、タイヤ・アーム等がボディに干渉する恐れがあります。

- [減衰力調整が※1と表記されている場合] :
車輦の構造上、ショック本体を取り外さなければ減衰力調整はできません。
- [減衰力調整が※2と表記されている場合] :
車輦の構造上、ショック本体を取り外さなければ減衰力調整はできません。オプションフレキシブルアジャスター装着により、ショック本体を取り外さずに減衰力調整が可能です。
(車体側の加工が必要な場合がありますが、車体(ボディ)への穴あけ・加工等は保安基準適合外になりますので、自己責任でお願い致します。)
- [フロントキャンパー調整が※3と表記されている場合] :
キャンパー調整はできません。(車輦の構造上、フロントアッパーマウントは純正を使用します。アッパーマウント付きASSYではありません。)
- [フロントキャンパー調整が※4と表記されている場合] :
フロントナックル部にてキャンパー調整ができます。(一部の車種について、フロントアッパーマウントは純正を使用します。)